

paquebots Dominion. En 1933, il y eut une fusion de la Compagnie de paquebots Cunard et de la Compagnie de paquebots White Star, ce qui explique pourquoi la raison sociale de la compagnie est actuellement la Compagnie de paquebots Cunard White Star.

4. La Donaldson Brothers Limited, de Glasgow, a maintenu un service régulier de paquebots entre l'Ecosse et le Canada pendant plus d'un demi-siècle et les paquebots de cette compagnie, qui fonctionnent sous le nom de Compagnie de paquebots Donaldson Atlantic, voyagent constamment avec ceux de la Compagnie de paquebots Cunard White Star.

5. Bien que la première flotte de la Compagnie de paquebots Cunard n'ait transporté que des voyageurs qui prenaient des billets de première classe, le mouvement de migration de l'Europe à l'Amérique du Nord, qui a commencé au milieu du siècle dernier, a naturellement encouragé les propriétaires de navires à accepter les émigrants, qui devaient prendre place dans l'entrepont.

A mesure que la demande de passages augmentait, la concurrence entre les compagnies de paquebots devenait plus vive et dans la course aux nouvelles affaires les compagnies rivales ont jugé opportun de désigner des agences de billets et, avec le temps, d'ouvrir leurs propres bureaux dans toutes les parties de l'Europe d'où les émigrants provenaient. A la fin, les organisations mises sur pied par les compagnies de paquebots sont restées les seules organisations de recrutement d'émigrants et de colons que les Etats-Unis et le Canada recherchaient tant. On peut donc conclure que sans les ramifications très étendues des compagnies de navigation en Europe, il aurait été presque impossible de recruter des immigrants et encore moins de réussir la partie importante du transport à partir du pays d'origine jusqu'au port canadien.

6. Il ne faut pas oublier que la décade antérieure à 1914 représente la période de la plus grande affluence des colons au Canada et de fait aux Etats-Unis. A cette époque, le gouvernement canadien, en offrant aux colons européens des concessions gratuites de 160 acres chacune et en versant une subvention par tête aux agences européennes des compagnies de navigation, prit des moyens énergiques pour activer la venue des immigrants. Non seulement le Canada a connu alors une période de grande prospérité et de progrès, mais ce furent aussi des années très profitables pour les compagnies de navigation, ce qui leur a permis d'affecter des capitaux à la construction des types de vaisseaux les plus modernes.

7. Pendant la première guerre mondiale, la compagnie de paquebots Cunard a eu le malheur de perdre presque toute sa flotte de navires à passagers par suite de l'intervention de l'ennemi, mais dès que la paix fut restaurée, grâce aux encouragements que leur donnait la perspective de la reprise de l'immigration, la compagnie a immobilisé un capital considérable pour refaire au complet une nouvelle flotte de bateaux spécialement construits pour le commerce du Saint-Laurent. Les nouveaux vaisseaux avaient à peine commencé à voyager que la crise économique réduisait à un simple filet, le flot d'immigrants qui venaient au Canada.

8. Il importe fort de faire savoir aux honorables membres du Comité que les navires à vapeur que ma compagnie employait pour transporter les immigrants pouvaient être adaptés à deux fins, la seconde étant la livraison régulière et rapide d'une grande quantité de produits canadiens au marché anglais. Nos vaisseaux d'une construction spéciale pouvaient arrimer dans des espaces réfrigérés ou calorifugés des charges très considérables de produits périssables, comme les viandes, le bacon, le beurre, le fromage, les œufs, etc. Les frais d'exploitation de vaisseaux de ce genre et de cette vitesse sont très élevés et j'ose affirmer que si l'on n'avait pas anticipé avec optimisme que ces vaisseaux pourraient transporter un contingent raisonnable d'immigrants, on n'aurait jamais entrepris leur construction si onéreuse. En ayant la prévoyance de construire ce type